



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Gebrauchsmusteranmeldung

Aktenzeichen: 203 01 521.5

Anmeldetag: 31. Januar 2003

Anmelder/Inhaber: TRW Automotive Safety Systems GmbH,
Aschaffenburg/DE

Bezeichnung: Fahrergassackmodul

IPC: B 60 R 21/22

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Gebrauchsmusteranmeldung.

München, den 19. November 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag



Stark

PRINZ & PARTNER GbR

PATENTANWÄLTE
EUROPEAN PATENT ATTORNEYS
EUROPEAN TRADEMARK ATTORNEYS



Manzingerweg 7
D-81241 München
Tel.: + 49 89 89 69 8-0
Fax: + 49 89 89 69 8-211
Email: info@prinzundpartner.de

TRW Automotive Safety Systems GmbH
Hefner-Alteneck-Str. 11
D-63743 Aschaffenburg

T10414 DE
JS /se

31. Januar 2003

Fahrergassackmodul

Die Erfindung betrifft ein Fahrergassackmodul, mit einem Gassack, der eine, bezogen auf den aufgeblasenen Zustand, Vorderwand aufweist, die dem Fahrer zugewandt ist und deren Mittenabschnitt im aufgeblasenen Zustand eine

5 Einbuchtung aufweist, indem der Mittenabschnitt wenigstens teilweise an einer Bewegung in Richtung aus dem Gassackmodul heraus gehindert wird.

Bei solchen Gassackmodulen, die beispielsweise aus der EP-A-1 115 926 bekannt sind, ist der Gassack üblicherweise ringförmig. Die Vorderwand ist dabei diejenige Wand des Gassacks, die im aufgeblasenen Zustand zum Fahrer gerichtet

10 ist und auf die der Fahrer prallen kann. Der Mittenabschnitt ist üblicherweise das Zentrum der Vorderwand, das wenigstens zu Beginn der Entfaltung am Gassackmodul befestigt bleibt, so daß sich im aufgeblasenen Zustand die bereits erwähnte Ringform des Gassacks bildet. Aufgrund dieser Ringform tritt der Gassack schräg nach außen aus dem im Lenkrad des Fahrzeugs untergebrachten Modul aus, erst

15 anschließend bewegt sich die Vorderwand in Richtung zum Fahrer.

Auch für den Fall eines frühzeitigen Auftreffens des Fahrers auf den sich noch entfaltenden Gassack oder bei einer Beeinflussung der Entfaltung durch ein Hindernis wird eine für den Fahrer optimale Schutzwirkung angestrebt. Bei herkömmlichen Gassackmodulen mit einem ringförmigen Gassack wird eine

20 gezielte Entfaltung durch eine aufwendige Vorfaltung des Gassacks unterstützt.

3

Die Erfindung schafft ein einfacher und kostengünstiger herzustellendes Fahrergassackmodul, bei dem auch unter nicht-optimalen Entfaltungsbedingungen ein verbesserter Schutz für den Fahrer erreicht wird.

5 Gemäß der Erfindung ist bei einem Fahrergassackmodul der eingangs
genannten Art vorgesehen, daß die Vorderwand, bezogen auf das Zentrum der
Einbuchtung, einen oberen und einen unteren Bereich aufweist, wobei der Außen-
rand des oberen Bereichs drei im wesentlichen gerade Abschnitte aufweist. Im
Gegensatz zur üblichen Ringform des Gassacks bei gattungsgemäßen Fahrer-
gassackmodulen sieht die Erfindung eine „eckige“ Kontur des oberen Bereichs
10 der Vorderwand des Gassacks vor, die eine Abstützung des Gassacks am Kranz
des Lenkrads des Fahrzeugs während der Entfaltung unterstützt. Durch die beson-
dere Geometrie des oberen Bereichs wird somit ein unter ungünstigen Bedin-
gungen mögliches Eintauchen des Gassacks hinter den Lenkradkranz während der
Entfaltung vermieden, ohne daß eine Vorfaltung des Gassacks erforderlich ist.
15 Der Wegfall der Vorfaltung führt allgemein zu einer größeren Prozeßsicherheit
bei der Herstellung des Gassackmoduls. Zudem kann die Taktzeit beim Faltprozeß
des Gassacks verkürzt werden.

Vorteilhafte Ausgestaltungen des erfindungsgemäßen Fahrergassackmoduls
sind in den Unteransprüchen angegeben.

20 Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der nachfol-
genden Beschreibung und aus den beigefügten Zeichnungen, auf die Bezug
genommen wird. In den Zeichnungen zeigen:

- Figur 1a eine Seitenansicht eines erfindungsgemäßen Fahrergassackmoduls
mit aufgeblasenem Gassack gemäß einer ersten Ausführungsform;
- 25 - Figur 1b eine Draufsicht auf das Fahrergassackmodul aus Figur 1a; und
- Figur 2 eine Draufsicht auf ein erfindungsgemäßes Fahrergassackmodul
mit aufgeblasenem Gassack gemäß einer zweiten Ausführungsform.

4

Das in Figur 1a dargestellte Gassackmodul 10 ist im Lenkrad eines Fahrzeugs untergebracht. Das Gassackmodul 10 weist einen Gasgenerator 12 auf, um den herum ein Halteteil in Form eines Diffusors 14 angeordnet ist. Der Diffusor 14 ist wiederum zusammen mit dem Gasgenerator 12 am Gehäuse 16 des Gassackmoduls 10 arretiert. Zwischen dem Diffusor 14 und der Außenwand des Gehäuses ist ein Ringraum gebildet, in dem ein ohne Vorfaltung zusammengelegter Gassack 18 untergebracht ist. Eine Abdeckklappe 20 verschließt das Gassackmodul 10 im nicht-entfalteten Zustand des Gassacks 18 und wird beim Entfalten nach außen geschwenkt.

10 Der Gassack 18 besteht aus einer Gassackwand, die mehrere Abschnitte hat, unter anderem einen Abschnitt, der als Vorderwand 22 bezeichnet wird. Die Vorderwand 22 ist der Teil des Gassacks 18, der dem Fahrer A zugewandt ist. Die Vorderwand 22 hat einen zentralen Abschnitt, im folgenden Mittenabschnitt 24 genannt, der einwärts in Richtung zum Diffusor 14 verläuft, also in das Innere des
15 Gassacks 18 gerichtet ist, so daß sich eine Einbuchtung 26 ergibt.

Die in Figur 1b dargestellte Draufsicht des Gassackmoduls 10 zeigt die Form des Gassacks 18 aus der Sicht des Fahrers A. Die Vorderwand 22 läßt sich in einen Bereich oberhalb des Zentrums 28 der Einbuchtung 26 (oberer Bereich 30) und einen Bereich unterhalb des Zentrums 28 (unterer Bereich 32) unterteilen, wobei der untere Bereich 32 anders geformt ist als der obere Bereich 30. Während
20 der untere Bereich 32 im wesentlichen die Form eines Ringabschnitts mit einem runden Außenrand 34 hat, weist der Außenrand 36 des oberen Bereichs 30 drei im wesentlichen gerade, durch zwei gekrümmte Übergangsabschnitte 36d, 36e verbundene Abschnitte 36a, 36b, 36c auf. Die Radien R1, R2 der gekrümmten
25 Übergangsabschnitte 36d, 36e sind wesentlich kleiner als die Radien R3, R4, die die Krümmung des Außenrands 34 des unteren Bereichs 32 bestimmen, und somit wesentlich kleiner als der Abstand der gekrümmten Übergangsabschnitte 36d, 36e vom Zentrum 28 der Einbuchtung 26. Dadurch erhält der obere Bereich 30 der Vorderwand 22 eine vergleichsweise „eckige“ Form.

5

Bei der beispielhaft dargestellten Ausführungsform der Figuren 1a und 1b ist die horizontale Breite w_1 (quer zur Fahrzeuglängsrichtung) des unteren Bereichs 32 gleich der Breite w_2 des oberen Bereichs 30, und die vertikale Höhe h_1 des unteren Bereichs 32 ist kleiner als die Höhe h_2 des oberen Bereichs 30. Bei alternativen Ausführungsformen kann aber die Breite w_2 des oberen Bereichs größer als die Breite w_1 des unteren Bereichs und/oder die Höhen h_1 , h_2 der beiden Bereiche 30, 32 gleich sein.

Die in Figur 2 gezeigte Ausführungsform unterscheidet sich von der zuvor beschriebenen Ausführungsform dadurch, daß auch der untere Bereich 32 eine „eckige“ Form hat, so daß sich insgesamt eine rechteckige Form der Vorderwand 22 ergibt. Der Außenrand 34 des unteren Bereichs 32 läßt sich analog zum Außenrand 36 des oberen Bereichs 30 in drei im wesentlichen gerade Abschnitte 34a, 34b, 34c und zwei gekrümmte Übergangsabschnitte 34d, 34e mit Krümmungsradien R_3 bzw. R_4 unterteilen.

Beiden dargestellten Ausführungsformen ist gemein, daß insbesondere der „eckige“ obere Bereich 30 der Vorderwand 22 eine Abstützung des Gassacks 18 am Lenkradkranz bei der Entfaltung unterstützt und somit ein Eintauchen hinter den Lenkradkranz verhindert.

Schutzansprüche

1. Fahrergassackmodul, mit einem Gassack (18), der eine, bezogen auf den aufgeblasenen Zustand, Vorderwand (22) aufweist, die dem Fahrer (A) zugewandt ist und deren Mittenabschnitt (24) im aufgeblasenen Zustand eine Einbuchtung (26) aufweist, indem der Mittenabschnitt (24) wenigstens teilweise an einer Bewegung in Richtung aus dem Gassackmodul (10) heraus gehindert wird, dadurch gekennzeichnet, daß die Vorderwand (22), bezogen auf das Zentrum (28) der Einbuchtung (26), einen oberen Bereich (30) und einen unteren Bereich (32) aufweist, wobei der Außenrand (36) des oberen Bereichs (30) drei im wesentlichen gerade Abschnitte (36a, 36b, 36c) aufweist.
2. Fahrergassackmodul nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die drei geraden Abschnitte (36a, 36b, 36c) des Außenrands (36) des oberen Bereichs (30) durch gekrümmte Übergangsabschnitte (36d, 36e) miteinander verbunden sind, deren Radien (R1, R2) wesentlich kleiner sind als ihr Abstand vom Zentrum (28) der Einbuchtung (26).
3. Fahrergassackmodul nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die horizontale Breite (w2) des oberen Bereichs (30) größer oder gleich der horizontalen Breite (w1) des unteren Bereichs (32) ist.
4. Fahrergassackmodul nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die vertikale Höhe (h2) des oberen Bereichs (30) größer oder gleich der vertikalen Höhe (h1) des unteren Bereichs (32) ist.
5. Fahrergassackmodul nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß auch der Außenrand (34) des unteren Bereichs (32) drei im wesentlichen gerade Abschnitte (34a, 34b, 34c) aufweist.
6. Fahrergassackmodul nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die drei geraden Abschnitte (34a, 34b, 34c) des unteren Bereichs (32) durch gekrümmte Übergangsabschnitte (34d, 34e) miteinander verbunden sind, deren

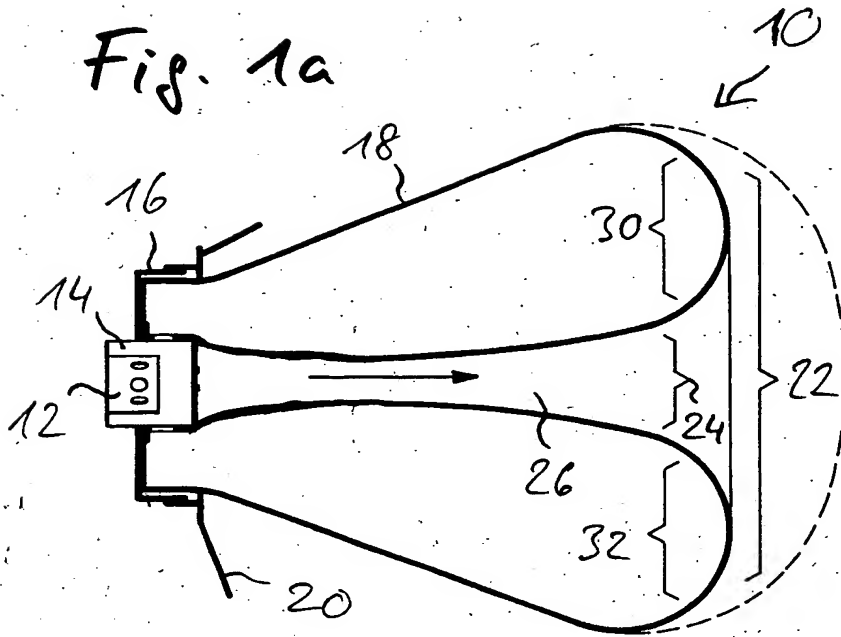
7

Radien (R3, R4) wesentlich kleiner sind als ihr Abstand vom Zentrum (28) der Einbuchtung (26).

1 / 1

8

Fig. 1a



8
Erector Comp. Blast

Fig. 1b

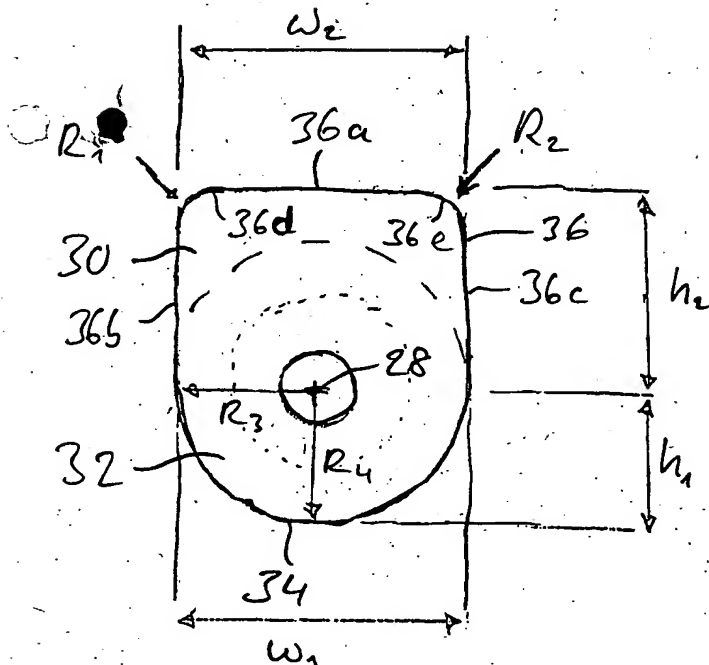


Fig. 2

